

Eritrea Reisebericht 2011



Es regnet draußen, in Berlin herrscht naß-kaltes Wetter - und mit Wehmut gehen die Gedanken an 25°C in Ghinda zurück - und selbst die heißen 42°C in Massawa verlieren plötzlich Ihren Schrecken. Dabei sah es am Anfang gar nicht so aus, als ob unsere Reisen nach Eritrea überhaupt stattfinden konnten.

Die erste Hürde galt es bereits bei der Visabesorgung zu nehmen: die Botschaft Eritreas in Berlin war äußerst hilfsbereit, konnte aber die Vorgaben der Regierung in Asmara zur Visa-Vergabe nicht außer Kraft setzen. Zeitweise wurden auf Direktive der Regierung keinerlei Touristenvisa mehr ausgestellt - und nur dank unserer frühzeitigen Anmeldung als Eisenbahngruppe durften wir überhaupt damit rechnen, alle Teilnehmer mit Visa versorgen zu können. Bis zuletzt blieb es eine Zitterpartie, und am Ende mussten dennoch zwei schwedische Teilnehmer, die nicht über die Botschaft in Berlin versorgt werden konnten, zu Hause bleiben, weil es keine Genehmigung aus Asmara gab.



Zu einem weiteren Aufreger entwickelte sich dann die scheinbar endlose Geschichte um die Travel Permits (Reisegenehmigungen) für unseren Aufenthalt in Eritrea. Alle Reisen zu Zielen außerhalb Asmaras mussten im Vorfeld beantragt werden, unsere Tage in Ghinda oder Massawa waren somit von der Erteilung eines Travel Permit abhängig. Aber auch für Ausflüge nach Keren oder in den Nationalpark nach Filfil bedurfte es eines separaten Permits! Erschwerend kam hinzu, daß sich die Bedingungen für die

Beantragung eines Travel Permit im Wochenrhythmus änderten: hieß es zuerst noch, es reichten vorab eingesandte Kopien von Pass und Visum, wurde die Regelung eine Woche vor unserer Abreise dahingehend verschärft, daß nun auch noch der Einreisestempel notwendig sei. Somit fiel die Vorabbeantragung flach - und wir waren gezwungen, eine 24-Stunden-Bearbeitungszeit in unser Programm einzubauen - dumm nur, daß wir eigentlich dann bereits in Massawa sein wollten... Um allem noch die Krone aufzusetzen, war unser Ankunftstag auch noch ein Feiertag für koptische Christen - und somit war auch das Büro für die Erteilung des Travel Permits geschlossen. Nur dank der Intervention des Ministers konnten unsere Anträge auch am Feiertag bearbeitet werden und waren rechtzeitig fertig. Übrigens ganz ohne Einreisestempel ...



Einen ganz besonderen Dank möchten wir bereits an dieser Stelle an Thomas und seine Mitstreiter aus der örtlichen Agentur richten. Ohne viele nächtliche Telefonate und Überstunden wäre unsere Reise nicht so perfekt verlaufen! Denn es galt, nicht nur Travel Permits zu organisieren, sondern auch Benzingutscheine für unseren Bus (von denen es plötzlich auch keine mehr gab - und nur nach Intervention beim zuständigen Ministerium konnte unser Busfahrer wieder tanken). Daneben mußte auch das jeweilige

Tagesprogramm mit der Verwaltung der Eisenbahn Eritreas abgestimmt, und technische Unzulänglichkeiten des Triebfahrzeugparks ausgeglichen werden. Dazu später mehr...

Natürlich gebührt auch der Staatsbahn Eritreas, dem General Manager, und allen Betriebseisenbahnern unser herzlicher Dank. Nachdem wir in Asmara angekommen waren, erhielten wir Kenntnis von den Bemühungen gewisser Herren aus Wien und Dänemark, sowie eines unserer Mitbewerber, die sich nicht zu schade waren, im Vorfeld unserer Reise alle Hebel in Bewegung zu setzen, um den Generaldirektor der Bahn von der Bestätigung unserer Gruppen abzuhalten. Selbst während wir im Lande waren, wurden noch weiter fleißig weitere Emails mit für uns sehr belustigendem Inhalt nach Eritrea geschickt...

Allen Widrigkeiten vor und während unserer Reise zum Trotz erlebten wir eine fantastische Tour mit erstklassigen Fotoresultaten und einmaligen Erlebnissen mit der Eisenbahn und den stolzen und freundlichen Menschen Eritreas:

28.9.: Egypt Air landete nachts mit einstündiger Verspätung in Asmara. Viel war nicht los auf dem Flughafen ... trotzdem benötigten wir jede Menge Zeit für Passkontrolle, Devisendeklaration, immer neue Papiere zum Ausfüllen. Dann die bange Frage am Gepäckband: ist mein Koffer auch dabei? Bis auf ein Gepäckstück kam alles wohlbehalten in Asmara an, ausgerechnet eine begleitende Ehefrau mußte aber ohne Koffer ins Hotel fahren. Uns wurde Mut gemacht: Egypt Air flöge mehrmals wöchentlich nach Asmara, und der Koffer werde schon „bald“ nachgeliefert. Also hieß es „abwarten“.



Nach kurzer Ruhe ging´s morgens auf eine erste Stadtbesichtigung - wir folgten den Spuren der italienischen Kolonialherrschaft. Es ist schon erstaunlich, wie viele Baudenkmäler den Bürgerkrieg überstanden haben, bzw. wieder hervorragend restauriert wurden! Nachmittags wollten wir mit der kleinen Breda-Lok 202 002 rangieren, doch leider stand die Lok mit der Rauchkammer in die falsche Richtung und die Drehscheibe bockte. Was bei anderen Bahnen für

ein mittleres Chaos gesorgt hätte (oder nur zu fatalistischem Achselzucken), wurde von den eritreischen Eisenbahnern ganz pragmatisch gelöst: anstatt 202 002 dampfte nun die soeben aus der Hauptuntersuchung zurückgekehrte Mallet 442.56 durch den Bahnhof. Wir waren natürlich begeistert, denn unsere Anfrage für einen Einsatz dieser Lok war immer nur nebulös beantwortet worden – und jetzt stand sie nach jahrzehntelanger Abstellung tatsächlich unter Dampf vor uns! Danke E.R.!

Als kleinen Vorgeschmack auf zukünftige Aktivitäten konnten wir noch die Zuführung unseres Sonderzuges mit 442.54 von Asmara nach Massawa erleben – Tender-voran und bergab natürlich, was dennoch auf den Dreifachebenen bei Sheregeni erste Fotomöglichkeiten ergab!



29.9.: Für uns stand heute der Bustransfer nach Massawa auf dem Programm. 442.54 wartete bereits auf uns und wir rangierten den Zug für erste Aufnahmen in den Hafen. Alle Schrottkähne hatten bereits abgelegt, und so musste eine ziemlich moderne Fähre am Kai für das obligatorische Schiffsfoto herhalten. Nachdem wir die Fähre geentert hatten, erfreuten sich speziell die Videografen über einen ungewohnt hohen Aussichtspunkt! Über Mittag leerten wir die Getränkevorräte der eiskalt klimatisierten Bar im

Red Sea Hotel im Nullkommanix-Tempo, und fuhren nachmittags mit der 442 und einer Güterwagengarnitur auf die Moncullo-Brücke. Kamele, Sonnenuntergang, und gute Laune inklusive. Zum Abschluß des Tages rangierten wir 442.54 nochmals in den Hafen, um Nachtaufnahmen zu machen.



30.9.: Urlaub kann ganz schön anstrengend sein: bereits um 05:30 dampften wir mit unserem Sonderzug wieder nach Moncullo, um den Zug im ersten Sonnenlicht auf der Brücke fotografisch verewigen zu können. Nach der siebten Überfahrt waren dann alle mit Licht auf dem Zug, der richtigen Rauchentwicklung, und dem richtigen Getier im Vordergrund zufrieden, und wir konnten weiterfahren. Als wir ins Tal von Damas einbogen, sahen wir bereits das Unheil nahen: eine pechschwarze Wolke zog in unsere

Richtung! Ausgerechnet jetzt mußte natürlich Wasser gefaßt, und Kohle gebunkert werden. Dann sollten auch noch die Ortsdurchfahrt und die nahegelegene Steinbogenbrücke fotografisch erledigt werden... kurzum: es war Eile angesagt. Nun ist „Eile“ allerdings in Eritrea unbekannt, und auch die alternden Dampflok schaffen nicht mehr als zwei Scheinanfahrten ohne zwischenzeitliches Dampfkochen. Häufig muß auch noch das Feuer komplett neu aufgebaut werden... Wir fotografierten die Brücke gerade noch so im Sonnenlicht – dann wurde es duster. Dicke Regentropfen schlugen gegen

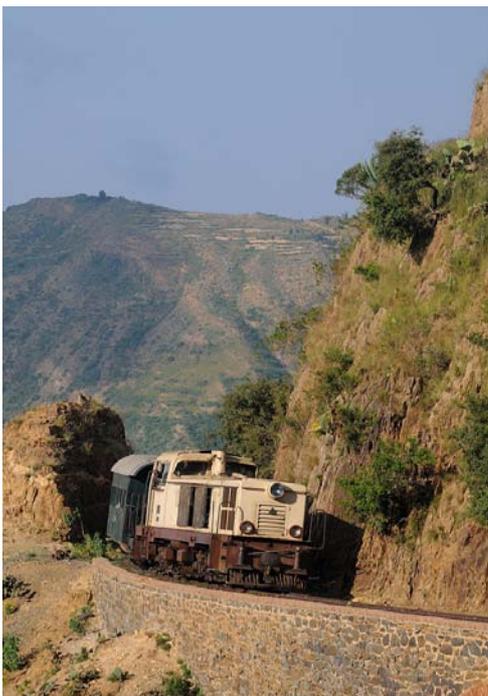
die hastig hochgezogenen Blenden der Fenster unseres einzigen Personenwagens im Zug. Einige Wagemutige trotzen Regen und Gewitter und ließen es sich nehmen, noch Durchfahrten auf den Brücken unterwegs abzuhalten. Genauso schnell, wie es gekommen war, verzog sich das Unwetter auch wieder und einige Kilometer vor Ghinda erstrahlte der Zug wieder im warmen Nachmittagslicht.



Und was gibt es besseres als den Zug auf der gemauerten Galerie aus dem ausgetrockneten Flußtal heraus aufzunehmen? Alles lief reibungslos, der Zug dampfte wunderschön um die Kurven... bis die allgegenwärtigen Kinder plötzlich aufgeregt flußaufwärts zeigten und schnell über die Steinböschung ans Ufer kletterten. Lautes Geschrei und Hektik, denn die Wassermassen des Unwetters hatten sich im Bergland gesammelt und rollten jetzt als Flutwelle talwärts! Der letzte Videograf konnte

sich noch soeben mit trockenen Füßen ans Ufer retten, bevor eine braune Masse durch das Flußtal tobte. Die nicht ins Flußbett gestiegenen Fotografen auf der Galerie fanden das natürlich alles höchst amüsanter...

1·10·: Mittlerweile waren auch die Streckenbereisungsfans in Asmara eingetroffen, und ruhten sich im Hotel aus. Die Dampflokfreunde nahmen derweil den Abschnitt Sheregeni-Asmara unter die Räder von 440·008, dem einzigen betriebsfähigen Exemplar dieser Baureihe in Eritrea. Dank frühen Aufstehens gelangen wunderbare Morgenlichtbilder dieser schönen Mallet in Sheregeni und auf dem nachfolgenden Viadukt. Dann hieß es wieder „Busfahren“ ... denn in Ghinda wartete bereits 442·54 für eine nachmittägliche Fotosession im Tal von Baresa auf uns. Das Flußtal bot wieder tolle Motive für den GmP - diesmal auch ohne plötzliche Flut!



2·10·: Tag der Wahrheit: würde die Littorina bereit sein, um im Rahmen des Diesel-Programms nach Massawa zu fahren? Um eine lange Geschichte kurz zu machen: das Getriebeproblem konnte nicht gelöst werden, und anstatt der Littorina wurde die Krupp-Lok D27 bereitgestellt. Die Krupp braucht zwar recht lange, um auf Betriebstemperatur und -druck zu kommen, brummt dann aber zuverlässig ohne Unterlaß - und bis auf ein kleines Überhitzungsproblem im Hafen von Massawa verrichtete die 1957 gebaute Lok den Dienst ohne Ausfälle! Wahrscheinlich die am besten laufende Lok in Eritrea... Dennoch wollten sich die Eisenbahner Eritreas nicht geschlagen geben und boten an, es trotzdem mit der Littorina zu versuchen. Heute war jedoch Sonntag, und es wollten gleich drei Züge auf die Strecke: die Krupp-Lok, die Littorina, und der sonntägliche Ausflugszug mit 442·59 nach Nefasit. Also erst den Dampfzug abgefertigt, dann

dieselte die Krupp hinterher, und am Ende tuckerte die Littorina. Aber aus Asmara heraus geht es zuerst bergauf, auf 2,8 Kilometern müssen 6 Höhenmeter überwunden werden – zu viel Steigung für den betagten Triebwagen: bereits nach knapp 2 Kilometern blieb er noch vor der Ausweiche in Campo del Marte liegen. Nach vielen Versuchen, die Fahrtrichtung zu wechseln, klappte es dann endlich und die Littorina schlich langsam nach Asmara zurück. Nun mußte aber auch die Krupp-Lok zurückbeordert werden, denn einige Teilnehmer wollten ja die Gesamtstrecke auf Schienen zurücklegen und nicht ein unschönes Stück Gummibereifung in der Reise vermerken müssen. Die aus der Rückholaktion resultierende Verspätung von 2 Stunden konnten wir nicht wieder aufholen, und entschieden uns spontan, mit der in Ghinda stehenden 442.54 noch einen nachmittäglichen Ausflug in der Berge westlich der eritreischen Kleinstadt zu unternehmen. Wir wurden mit wunderschönen Aufnahmen im besten Nachmittagslicht belohnt!



3·10: Die D27 dieselte heute zwischen Mai Atal und Massawa Hafen, hier spielte endlich mal der Sonnenstand keine Rolle, denn die Diesellok konnte je nach Ausrichtung an eines der beiden Zugenden gekoppelt werden... Übrigens: Tanago war der erste Reiseveranstalter, der die Krupp-Diesellok im Rahmen einer Tour in den Hafen von Massawa brachte. 442.54 machte sich morgens auf den langen Weg nach Arbaroba: die klassische Ausfahrt aus Ghinda, die Hufeisenkurven und spektakulären Sektionen an den Steilwänden der

Bergwelt vor Embatkalla, die vielen Tunnel, oder die Moschee in Nefasit. Und trotz einer ganzen Reihe ungeplanter Halte zum Dampfkochen kamen wir genau in dem Moment in den letzten Kurven vor Arbaroba an, als die Sonne am späten Nachmittag genau in diesen Streckenabschnitt schien. Perfekte Planung durch die Afrika-Experten...



4·10: Der Wecker klingelte unbarmherzig zu nachtschlafender Zeit. Also raus aus den Federn, Katzenwäsche, ziemlich zeitiges Frühstück, und ab in den Bus nach Arbaroba. Dort ruckzuck in den Dampfzug umgestiegen und weiter nach Lessa. Alle morgendliche Qualen waren dann aber bei den einmaligen Aufnahmen unseres Sonderzuges im weichen afrikanischen Morgenlicht vergessen! Und was gibt es schöneres, als um sich herum nur zufriedene Gesichter zu sehen, die außer „klasse“, „perfekt“ oder „supergeil“ irgendwie den

deutschen, englischen oder japanischen Sprachschatz verloren zu haben scheinen?

Über Mittag ging's zurück nach Asmara zu unserem Lieblingsitaliener, einem privat geführten Restaurant mit exzellenter Küche und sehr gutem Weinkeller!

Unser Nachmittagszug bestand aus 442·59, 442·54 und einem 8-Wagen-Güterzug zwischen Arbaroba und Asmara. Wunderbar! Beide Loks arbeiteten erstaunlich gut, es gab kaum Abstimmungsprobleme zwischen zwei Lokmannschaften, dem Zugchef, und den Bremsern. Ein wolkenloser Himmel unterstützte die gute Stimmung, und die Sonnenuntergangsaufnahmen waren natürlich der Hammer! Unabhängige Beobachter werden sich sicher gewundert haben, warum eine Gruppe Erwachsener mit immer intensiver werdendem Sonnenuntergang permanent von vorne nach hinten läuft, sich auf den Boden wirft, und gar nicht aufhören kann, immer neue Kombinationen aus Dampflok, Rauch und Sonne zu erproben.



Auch die D27 zeigte sich heute wieder im Hochland Asmaras: den ganzen Tag war der Zug bereits den langen Weg von Mai Atal nach Arbaroba hinaufgedieselt, der Dampfzug hatte einen ordentlichen Vorsprung, aber viele Scheinanfahrten des Dampfzuges, und ein Halt zum Wasser nehmen, ließen den Dieselizeug schnell aufholen und so fand die Überholung in Sheregeni statt. Natürlich nutzen wir die Chance, auch die Krupp-Lok am Teufels-Tor abzulichten...

Erinnern Sie sich noch an den verlorenen Koffer bei Egypt Air bei unserer Ankunft im Land? Nun, Egypt Air rief uns an und teilte mit, man habe heute Nacht über 100 (!) falsch oder nicht zugestellte Koffer aus Kairo erhalten und bitte den betroffenen Passagier, sich sein Gepäckstück aus der Masse der Koffer am Flughafen selbst herauszusuchen... Unsere japanische Teilnehmerin war glücklich, als sie ihren Koffer nach vielen Tagen der Ungewissheit endlich am Flughafen in Empfang nehmen konnte - und nach einer Woche in Männerkleidung nun wieder „richtig“ angezogen an der Reise teilnehmen konnte.



5·10: Zugbetrieb mit zwei Zuggarnituren (und natürlich auch 2 Dampflok) an den Steilhängen von Sheregeni. 442·59 und 440·008 gaben sich die Ehre, auf zwei Ebenen zu dampfen. Es stellte sich trotz mehrfacher Versuche, dem Einsatz von vier Walkie-Talkies, und bestem Willen aller Beteiligten als ziemlich schwierig heraus, beide Züge so passend zu einander fahren zu lassen, daß es am besten Fotopunkt auch mit einer „Begegnung“ klappte. Hier machten sich die manchmal langwierigen Kommunikationswege dann

doch bemerkbar - und bis beide Loks in die Gänge kamen, war einer der beiden Züge bereits zu schnell. Und während die Fotografen auch mit „gestellten“ Aufnahmen zufrieden waren, wollten die Videografen natürlich jede Menge Bewegung im Bild... Beim nächsten Mal klappte es nicht mit der passenden Dampf-/Rauchentwicklung, also nochmals auf Null und erneut angefahren. Auch dank vieler

„unfreiwilligen“ Fotohelfer in Form von Esel- oder Ziegenherden kamen beiden Gruppen letztendlich zu einmaligen Aufnahmen und die gesamte Aktion wurde ein großer Erfolg.

Auch heute konnten wir nicht vom Italiener lassen und beehrten sein Altstadtlokal in der Mittagszeit.

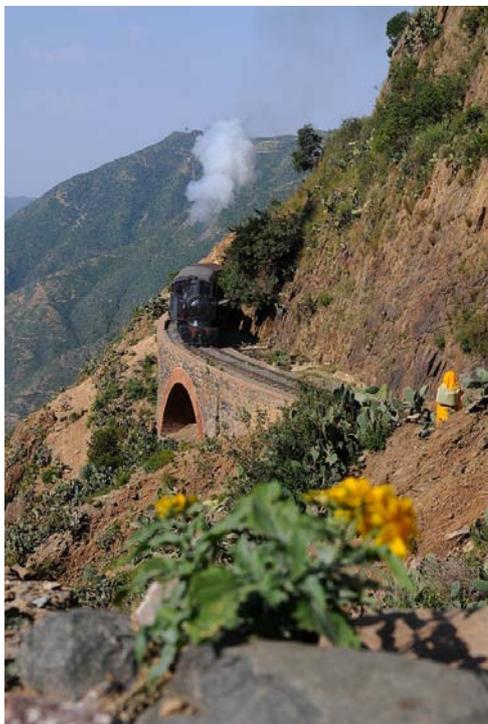
440·008 bereitete sich derweil in Arbaroba auf die Bergfahrt nach Asmara vor. Ursprünglich wollten wir eine reine Personenzuggarnitur fahren, aber die Lok ist mittlerweile so schwach, daß 2 Personenwagen laut E·R· die Höchstlast darstellen. Am Ende bat man uns dann aber doch, auf einen weiteren Personenwagen zu verzichten – eine weise Entscheidung, denn selbst mit verringertem Zuggewicht hatte die 440 manchmal große Probleme, den Zug am Laufen zu halten, ganz zu schweigen von Anfahrten in den steilen Kurvensektionen. Strahlender Sonnenschein ließ die Fahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis werden, wenngleich die „Rauchausbeute“ gelegentlich etwas zu wünschen übrig ließ – aus fotografischer Sicht gesprochen.



6·10.: Mit Mallet 440·008 und einem Güterzug kehrten wir heute morgen auf die wunderbaren Abschnitte zwischen Sheregeni und Asmara zurück. Alleine die morgendliche Ausfahrt aus dem Bahnhof Sheregeni mit der orthodoxen Kirche im Hintergrund ist jedes frühe Aufstehen wert!

Überlagert wurden unsere Fotoaktivitäten aber vom ungewissen Ausgang unserer geplanten Heimreise: Streiks und erneute Unruhen in Ägypten hatten in der Nacht dafür gesorgt, daß 4 Teilnehmer, die eigentlich gegen 04:00 nach Hause fliegen wollten, von Egypt Air darüber informiert wurden, daß alle Flüge bis auf weiteres annulliert seien – nächste Chance: 8·10· – der Tag, an dem auch die Hauptgruppe nach Hause fliegen wollte. Wir begannen schon, uns alternative Tätigkeiten in Eritrea auszudenken, sollten wir für längere Zeit im Land festsitzen...

Auch 442·59 ließen wir nochmals auf die Strecke – in unseren Augen die Dampflok mit der zur Zeit besten Leistung. Wir wurden nicht enttäuscht: wo sich 440·008 noch mühevoll den Berg hinaufschleppte, tobte die 442·59 in der Manier einer perfekten Berglok durch die Steigungen vor Tunnel 29! Ein bisschen Glück gehört auch dazu, als die Lok trotz langem Kampf gegen den Berg am Ende doch Dampf kochen musste und in einer fotografisch perfekten Lage zum Halten kam. Abends konnten wir mit 442·59, 440·008 und 202 002 alle drei Dampflok-Baureihen in einer Nachtfotosession im Bw Asmara fotografieren – eine detaillierte Erklärung zu perfekten Nachtfotos durch Michael Bleckmann inklusive.



7·10·: Die begeisternden Märkte Asmaras waren heute morgen unser Ziel: ein Besuch auf dem Recycling-Markt, oder dem Chili-Markt gehören zum Pflichtprogramm jedes Eritrea-Besuchers. Unglaublich, was auf dem Recycling-Markt aus Abfällen und unbearbeiteten Stücken Metall, Kunststoff oder Holz alles gefertigt werden kann! Manufaktur im wahrsten Sinne des Wortes. Auch bei unserer Gruppe war nochmals Handarbeit angesagt: der Auslöser ruhte kaum, als wir mit 442·59 und einem schönen langen Güterzug nochmals zwischen Sheregeni und Arbaroba unterwegs waren. Die einmaligen Motiven auf dem oberen Streckenabschnitt können gar nicht oft genug besucht werden, hinter jeder Biegung ergeben sich neue Fotomöglichkeiten.

Am späten Nachmittag traf unser Zug wieder in Asmara ein. Zeit, Abschied zu nehmen von den eritreischen Bahnen, den aufopferungsbereiten und stolzen Eisenbahnern, den fleißigen Mitarbeitern unserer Agentur, allen Unterstützern im Hintergrund und den vielen unbekanntenen Männern und Frauen, die uns während dieser Reise geholfen haben.

8·10·: Bis zuletzt hielt sich ein Restzweifel, ob denn Egypt Air wirklich, wie uns im Telefonat mit dem Egypt Air Operation Center in Kairo bestätigt, heute nacht von Asmara nach Kairo fliegen würde. Der Check-In begann pünktlich, alle Kontrollen wurden mit der gleichen Gründlichkeit abgewickelt wie bei der Einreise - und dann war es tatsächlich so weit: wir hoben in Richtung Kairo ab. Hurra!



Eine wunderschöne Reise ging zu Ende, wir waren begeistert, und wollen auch im Jahr 2012 mit gleich zwei Reisen nach Eritrea zurückkommen: eine Kurztour mit dem Schwerpunkt Arbaroba-Asmara im März 2012, und einer kompletten Reise für 10 Tage im September 2012.

Kommen Sie doch mit: wir bieten Ihnen tolle Programme mit garantiert begrenzter Gruppengröße zu absolut attraktiven Preisen! Und warum mit 30 bis 40 Teilnehmern reisen und sich an den engen Fotostellen drängeln, wenn es bei Tanago auch ganz entspannt mit maximal 18 Reisenden geht?

Wir erlebten folgende Triebfahrzeuge im Einsatz: Dampfloks 202 002, 440·008, 442·54, 442·56, 442·59, Krupp-Diesel D27, Littorina #2, Littorinella #2, und Ural #2. Nicht im Einsatz, aber als Neuzugang in Asmara fotografierten wir die beiden Drewry Dieselloks 2075 und 2079, welche auf einem Sattelschlepper angeliefert wurden, und jetzt auf den Verschub in die Werkstätten warten.

Wir danken:

Herrn Amanuel Ghebresslassie, dem General Manager der Staatsbahn Eritreas;

Herrn Solomon Abraha, dem General Manager unserer Agentur;

Herrn Tekleyes Mender, dem Traffic Manager;

Herrn Okbazghi Tombosa, dem Train Manager;

allen Lokführern, Heizern, Bremsern, Dampflokschlossern, Busfahrern, Servicepersonal;

Thomas und Simon, unseren beiden exzellenten Guides;

der Botschaft Eritreas in Berlin für die Unterstützung bei der Visa-Beantragung;

und natürlich allen unseren Kunden aus Australien, Deutschland, Japan, Norwegen, Schweden, und der Schweiz, die mit Ihrer Buchung die Durchführung diese Reise erst möglich gemacht haben.

Alle hier gezeigten Bilder können Sie in großer Auflösung auch in unserer Online-Galerie genießen:

<http://www.tanago.de/erlebnisreisen/de/fotogalerien/galerie-eisenbahnreisen/eritrea-dampf-am-roten-meer-2011.php>





Tanago. Die Afrika-Experten.